

This is a self-archived version of an original article. This version may differ from the original in pagination and typographic details.

Author(s): Hytönen, Jonne; Silonsaari, Jonne

Title: Pyöräilyä voi edistää myös autokaupungissa

Year: 2022

Version: Published version

Copyright: © Kirjoittaja & Alue- ja ympäristötutkimuksen seura, 2022

Rights: In Copyright

Rights url: <http://rightsstatements.org/page/InC/1.0/?language=en>

Please cite the original version:

Hytönen, J., & Silonsaari, J. (2022, 23.8.2022). Pyöräilyä voi edistää myös autokaupungissa. Versus. <https://www.versuslehti.fi/kriittinen-tila/pyorailya-voi-edistaa-myos-autokaupungissa/>

KRIITTINEN TILA

23.8.2022

Lukuaika: 4 min.

Työsuhdepyörä on keino edistää henkilöstön hyvinvoinnin lisäksi kestäväää liikennekulttuuria. Itä-Suomen yliopisto on ottanut käyttöön työsuhdepyöräedun, ensimmäisenä yliopistona Suomessa.

Suomalaisia kaupungeja on suunniteltu viimeistään 1960-luvulta alkaen etenkin autoilun sujuvuutta silmällä pitäen. Väljä maaseutumainen asuin ympäristö on houkutellet omakotirakentajia kaupunkiseutujen liepeille, kaupan ja sittemmin monien harrastuspaikkojen seurattessa asukkaiden perässä pois kaupunkikeskustoista. Esimerkiksi Jyväskylässä moottoriteiden liittymiin siirtyneet palvelukeskittymät ovat tuttu näky. Kehityksen seurauksena karkeasti arvioiden kaksi kolmesta matkasta kuljetaan Suomessa henkilöautolla.



Kaupan suuryksiköt suunnitellaan yksityisautoilua varten. Kuva: Jonne Hytönen

Yksityisautoilu kuormittaa ympäristöä ja vaatii paljon tilaa, mutta irrottautuminen autoilusta on vaikeaa ja hidasta. Autoriippuvuus on valettu syvälle kaupunkiemme perustuksiin. Edes polttoaineen hinnannousu, esimerkiksi Venäjän hyökkäyssodan aiheuttamana, tuskin johtaa niin sanottujen **kestävien kulkutapojen**, eli kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen osuuden nopeaan kasvuun.

Kaupunkiemme hajautuneisuus on yksi keskeinen piirre, joka pitää yllä yksityisautoiluun perustuvaa tapaa liikkua, mutta voiko autokeskeisestä liikkumiskulttuurista irrottautua? Kysymystä voi lähestyä kahdesta laiveasta näkökulmasta eli liikkumisen olosuhteista ja pyöräilijän motiiveista käsin.

Pyöräillen autokaupungin alueilla

Liikenteen ympäristöhaittojen vähentäminen on mahdollista etenkin autoilua vähentämällä. Parannuksia voidaan saada aikaiseksi eri puolilla kaupunkia – myös siellä, missä autoilu on pääasiallinen liikkumismuoto. Kokenut kuopiolainen yleiskaavoittaja ja yhdyskuntasuunnittelun tutkija Leo Kosonen on kehittänyt niin sanottua kaupunkikudosajattelua kaupunkisuunnittelun tarpeisiin. Kososen ajattelussa kaupunkiseutua käsitellään kaupunginosa- tai kuntarajojen sijaan kolmen kaupunkikudoksen tuottamina ympäristöinä ja alueina, eräänlaisina kaupunkivyöhykkeinä. Liikkumisen olosuhteet poikkeavat toisistaan eri vyöhykkeillä.

Kaupunkirakenteen ytimessä eli **jalankulkukaupungissa** liikutaan paljon kävellen, **joukkoliikennekaupungissa** myös joukkoliikenteellä, ja **autokaupungissa** pääsääntöisesti autolla. Autokaupungin alueilla monessa taloudessa on kaksi tai useampikin auto, joilla liikutaan kestävämpien vaihtoehtojen puuttuessa. Kokonaan autoriippuvaisilla alueilla autolla liikkuminen on välttämätöntä. Pyörällä on helppo kulkea etenkin kahdella ensiksi mainitulla vyöhykkeellä.



Pyöräilyyn motivoivat erilaiset henkilökohtaiset syyt, ei niinkään ympäristöystävällisyys. Kuva: Jonne Hytönen

Autokeskeistä liikkumiskulttuuria kuvaa hyvin se, että autoa käytetään hyvin paljon lyhyillä, alle kilometrin mittaisilla työmatkoilla. Autolla ajetaan siis kaikkialla kaupungissa. On kuitenkin huomionarvoista, että kun muutamme autokaupungin vyöhykkeelle, tulemme samalla tehneeksi valinnan, joka määrittää pääasiallisen liikkumismuotomme vuosiksi tai jopa vuosikymmeniksi. Päätymisen autokaupunkiin merkitsee usein myös autoiluun perustuvaa ja autosta riippuvaista elämäntapaa.

Kaupunkirakenne ja ihmisten asumistoiveet muuttuvat hitaasti, kun taas autoilua on ympäristösyistä vähennettävä hyvin nopeasti. Vähiten muutoksen esteitä on jalankulku- ja joukkoliikennekaupungin alueilla, joilla autojen määrä ja autoon tukeutuminen voivat nopeastikin laskea ilman merkittäviä ongelmia. Tarvitaan kuitenkin keinoja myös autokaupungissa asuvien houkuttelemiseksi pois ratin takaa: autottoman liikkumisen olosuhteita voidaan parantaa, ja autoilun olosuhteita heikentää. Liian yksipuolisia autoriippuvaisia alueita voidaan monipuolistaa, ja kohdistaa autoriippuvaisuudesta yhteiskunnalle aiheutuvat kustannukset oikeudenmukaisemmin.



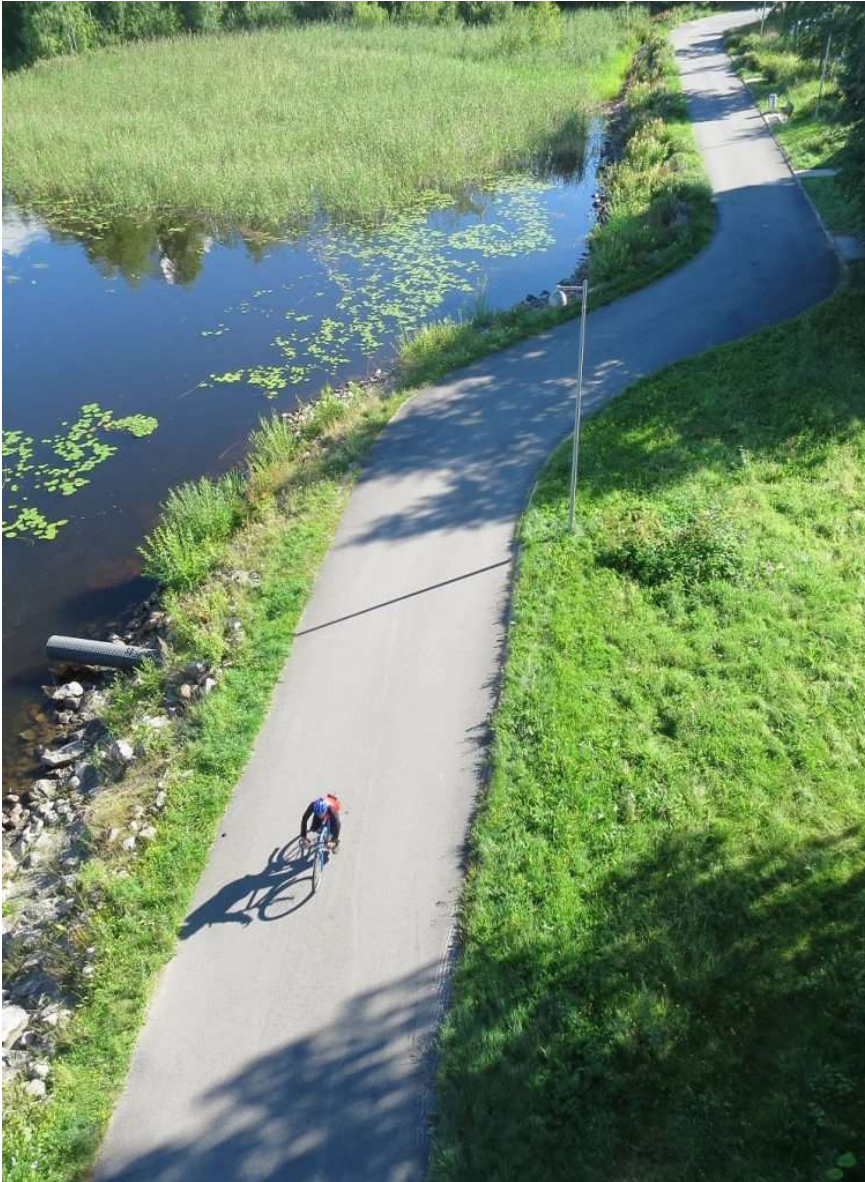
Moottoritiet houkuttelevat kuntia autoriippuvaisuutta vahvistaviin kaavoitusratkaisuihin. Kuva: Jonne Hytönen

Pitkien välimatkojen vuoksi pyöräilyyn siirtyminen vaatii autokaupunkiasukkaalta erityistä viitseliäisyyttä. Kevyen liikenteen väyläinvestointien ja määrätietoisen talvikunnossapidon parantamisen lisäksi tarvitaan panostuksia kalustoon eli itse polkupyörään ja sen huoltoon. Katkoksitta koko kaupungin kattavan laadukkaan pyöräilyväyläverkoston lisäksi laadukas pyörä on välttämätön autokaupungista käsin tehtävien pyörämatkojen lisäämiseksi.

Syyt pyöräilyyn ovat henkilökohtaisia

Mikä saa ihmiset pyöräilemään? Tutkimuksessa on todettu, että pyöräilyyn ei siirrytä päästöjen vähentämiseksi vaan ennen kaikkea sosiaalisista ja niin sanotuista kehokokemuksellisista syistä. On tärkeää oivaltaa, että pyöräilijän motiivi liittyy verrattain harvoin ensisijaisesti ympäristöystävällisyyteen. Päästöjen väheneminen on pikemmin liikkumismuodon vaihtumisen onnekas oheistuote.

Pyöräilyn mielekkyys tukee autoilun vähentämistä. Sopivan kokoinen ja nykyaikainen pyörä sopivine varusteineen (esim. talvella liikkuvalla työmatkaliselle) lisää merkittävästi polkemisen mielekkyyttä ja mukavuutta. Ihmisten käsityksiä siitä, millaisia matkoja ja mihin vuodenaikoihin pyörällä on mahdollista liikkua, voidaan muuttaa määrätietoisin toimin.



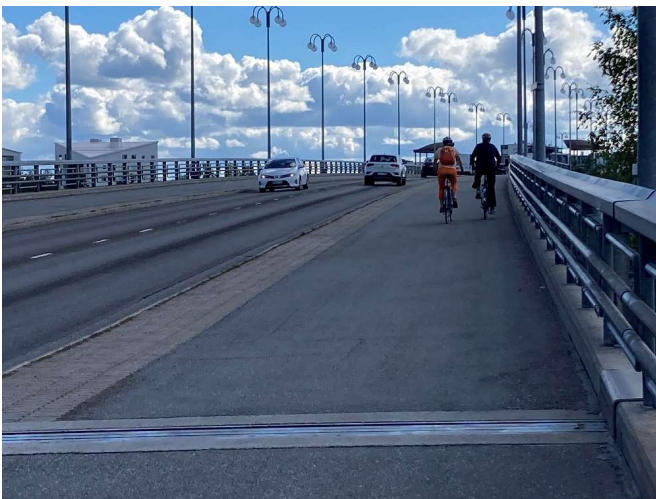
Katkoksitta jatkuvien pyöräilyväylien verkosto tekee pyöräilystä mielekäästä. Kuva: Jonne Hytönen
Vaikka myös pyörän valmistamisesta koituu ympäristölle taakkaa, on pyörän hankkimisen tukeminen ympäristön kannalta viisasta. Näin on etenkin siellä, missä pyöräily lisääntyy varmimmin autoilun eikä kävelyn kustannuksella. Lisäksi kotitalouksissa olevien pyörien määrä ennustaa hyvin sitä, kuinka paljon pyöriä käytetään. Ilmastopäästöjen näkökulmasta autoilun haitat koituvat pääasiassa polttoaineen kulutuksesta, joka kevyessä liikenteessä vältetään kokonaan. Polkupyörän valmistamisesta aiheutuva ympäristökustannus tulee maksetuksi takaisin verrattain nopeasti: pyöränvalmistaja Trekin laskelmien mukaan riittää, että uuden etujousitetun pyörän omistaja jättää ajamatta polttomoottoriautollaan noin 700 km.

Mitä yliopistot ja muut työnantajat voivat tehdä tukeakseen kestäväää liikkumista?

Työpaikoilla, kouluissa, urheiluseuroissa ja muissa arjen yhteisöissä määritellään niitä sosiaalisia rakenteita, joiden puitteissa ihmisille muodostuvat käsitykset eri liikkumismuotojen mielekkyydestä. Liikennekulttuuria luodaan myös työyhteisöissä. Työnantajat ovat avainasemassa määrittelemässä sitä, onko pyöräilyssä 'järkeä' ja kenen kannalta.

Monessa suomalaiskaupungissa yliopistot ovat merkittävimpien työllistäjien joukossa. Yliopistoilla on edellytykset, niin halutessaan, tukea sijaintiseutujensa ilmastotoimia. Esimerkiksi Jyväskylässä kestävien kulkutapojen osuuksia yritetään julkisissa strategioissa edistää. Hyvä uutinen on, että verottaja tukee kestäviä liikkumismuotoja, työsuhdepyöräedun muodossa.

Itä-Suomen yliopisto otti edun ensimmäisenä yliopistona käyttöön keväällä 2022. Etu koskee yliopistoon työsuhteen solmineita kattavasti. Esimerkiksi apurahatutkijat voivat hyötyä edusta, sillä Itä-Suomen yliopistossa he ovat 10 % työsuhteessa. Ottamalla mallia Itä-Suomesta yliopistot edistäisivät itselleen asettamia kestävyystavoitteita, henkilöstönsä hyvinvointia ja myönteistä työnantajakuva, mutta myös kaupunkiseutujensa kuntien valmiuksia kestävien kaupunkiympäristöjen tuottamiseen ja sitä tukevaan liikennepolitiikkaan.



Kevyen liikenteen väylien käytettävyyttä voi parantaa vähentämällä liikenteen melua, esimerkiksi autojen nopeusrajoituksia laskemalla. Pyöräilijöitä Kuokkalan sillalla Jyväskylässä. Kuva: Jonne Hytönen

Työsuhdepyöräedun käyttöönotto yliopistoissa voisi kannustaa myös muita suurtyöllistäjiä pyöräilyn edistämiseen ja tehdä siten liikkumiskulttuurista kestävämpää eri seuduilla. Kunnat voisivat osallistua talkoisiin päivittämällä pyöräilyväylien talvikunnossapitosuunnitelmansa ja päättämällä, ettei pääosin autolla kuljettaviin sijainteihin enää kaavoiteta kaupan keskittymiä.

JONNE HYTÖNEN & JONNE SILONSAARI
Otsikkokuva: Jonne Hytönen



Jonne Hytönen

Hytönen (FT) on tutkijatohtori Aalto-yliopiston rakennetun ympäristön laitoksella ja tutkimuskoordinaattori Jyväskylän yliopiston ylitiedekuntaisessa kestävyystutkimusyhteisö JYU.Wisdomissa.



Jonne Silonsaari

Silonsaari (LitM) tekee Jyväskylän ja Amsterdamin yliopistoissa väitöskirjaa pyöräilyn edistämisestä. Liikuntasosiologi pyrkii rakentamaan yhteyksiä ympäristö-, liikenne- ja liikuntatutkimuksen välille.